Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA — № 16. — d. 10 maja 1922 r.

29.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27/IV 1922 r. № VI 6051/26/22 o budowie i ustawianiu kotłów parowozowych i kotłów parowych ustawianych w wagonach kolejowych, jakoteż o nadzorze nad niemi.

Na mocy ustaw o nadzorze nad kotłami parowemi z dn. 31 maja i 6 grudnia 1921 roku (Dz. U. R. P. № 50, poz. 303 i № 108 poz. 786) wydaję następujące przepisy:

I. Zakres i przedmiot przepisów.

§ 1. Przepisom poniższym podlegają wszystkie kotły parowe parowozowe i ustawiane w wagonach kolejowych, pracujące na kolejach użyteczności publicznej przy ich budowie i eksploatacji.

§ 2. Pod kotłami parowemi w znaczeniu przepisów niniejszych rozumieć należy wszystkie naczynia zamknięte, w których pod działaniem energji cieplnej woda przechodzi w parę o prężności wyższej od ciśnienia atmosferycznego, użytkowaną nazewnątrz naczynia, przyczem za prężność odpowiadającą 1 atmosferze przyjmuje się ciśnienie równe jednemu kilogramowi na jeden centymetr kwadratowy.

Pod „naprężnością pary" rozumie się wyrażoną w atmosferach nadwyżkę prężności pary w kotle ponad ciśnienie atmosferyczne.

Pod „powierzchnią ogrzewalną kotła" rozumie się tę część powierzchni ścian kotła, na której ściany stykają się z jednej strony z wodą, z drugiej zaś z gazami spalinowemi. Wielkość powierzchi ogrzewalnej oblicza się

w metrach kwadratowych i ściśle według wymiarów ścian po stronie ogrzewanej spalinami.

II. Budowa.

Materjał kotłów.

§ 3. Ścianki kotłów powinny być wykonane z miękkiego, zlewnego lub zgrzewnego (kowalnego), niehartującego się żelaza lub miedzi.

Na stykające się ze spalinami rurki płomienne i wodne można używać mosiądzu, jeżeli wewnętrzna ich średnica nie przekracza 102 mm. i o ile rurki te są bez szwu.

Zastosowanie innych materjałów na ściany kotła wymaga zezwolenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

§ 4. Materjały przeznaczone do budowy i naprawy kotłów powinny być wypróbowane przez upoważnione do tego przez M. K. Ż. osoby lub instytucje. Warunki techniczne, jakim te materjały mają odpowiadać, są ustanawiane przez M. K. Ż. Rodzaj i własność materjałów kotłów zbudowanych zagranicą mogą być poświadczone przez właściwe organy urzędowe w miejscu pochodzenia tych materjałów lub w miejscu budowy kotła.

Linja wodna.

§ 5. 1. Wysokość warstwy wody ponad najwyższem miejscem ścian kotła, stykającem się ze spalinami grożącemi jeszcze rozżarzeniem tych ścian, powinna wynosić przynajmniej 100 mm. Linja odpowiadająca określonemu w powyższy sposób najniższemu dozwolonemu poziomowi wody nazywa się linją wodną.

2. Za spiliny niegrożące rozżarzeniem uważa się takie, które przeszły uprzednio powierzchnię ogrzewalną, niemniejszą niż 20-krotna całkowita powierzchnia rusztu przy ciągu zwykłym, lub 40-krotna przy ciągu wzmocnionym. Przy kotłach, nieposiadających rusztu, przyjmuje się za jego powierzchnię w obliczeniu powyższem czterokrotną powierzchnię najszerszego przekroju pierwszego kanału.

3. Za ciąg wzmocniony uważa się: a) ciąg spowodowany rozrzedzeniem gazów spalinowych wyższem niż 25 mm. słupa wody, wytworzonem przez urządzenie inne niż komin i mierzonem bezpośrednio za ostatnim kanałem dymowym kotła i b) ciąg wywołany w palenisku przez ciśnienie powietrza wyższe niż 40 mm. słupa wody przy wdmuchu.

Otwory do czyszczenia kotła.

§ 6. Kocioł powinien posiadać potrzebną ilość odpowiednio rozmieszczonych, szczelnie zamykanych włazów i innych otworów do czyszczenia wnętrza z osadów.

Włazy do wejścia wewnątrz kotła winny mieć wymiary niemniejsze niż 300×400 mm. — w razach wyjątkowych 280×380 mm. Przy kotłach o średnicy ponad 1500 mm, długość wykroju na właz w płaszczu kotła, mierzona równolegle do jego osi, nie może wynosić więcej niż 400 mm.

Zawory bezpieczeństwa.

§ 7. 1. Kocioł powinien posiadać conajmniej 2 niezależne od siebie zawory bezpieczeństwa, połączone z kotłem wprost lub najkrótszym króćcem.

2. Zawory bezpieczeństwa muszą być dostępne i sporządzone w ten sposób, ażeby można było w każdej chwili sprawdzić ich stan.

3. Najwyższe naciążenie zaworów bezpieczeństwa winno być tak ustosunkowanem, aby się otwierały one w razie osiągnięcia nadprężności dozwolonej (§ 2). Przy normalnej pracy kotła suma prześwitów wszystkich zaworów winna dawać ujście takiej ilości pary, aby prężność jej w kotle w żadnym wypadku nie mogła przekroczyć dozwolonej więcej niż o 1/10.

4. Dozwolone są zawory bezpieczeństwa systemu Ramsbottoma.

5. Powiększenie naciążenia zaworów bezpieczeństwa może być dokonywane tylko przez organy dozoru nad kotłami.

Manometr.

§ 8. 1. Każdy kocioł powinien być zaopatrzony w manometr, połączony rurką syfonową z przestrzenią dla pary i posiadać wylot do przytwierdzania manometru kontrolującego.

2. Manometr powinien mieć podziałkę w atmosferach, odpowiadającą ciśnieniu próbnemu dla nowego kotła i oznaczoną na podziałce czerwoną kreską nadprężność dozwoloną.

3. Manometr powinien być wyraźny, umieszczony w miejscu widocznem dla obsługi i dobrze oświetlony.

Wodoskazy.

§ 9. 1. Każdy kocioł powinien być zaopatrzony w dwa szkła wodoskazowe lub przynajmniej w jedno takie szkło, zamiast zaś drugiego — w dwa kurki dozorcze (probiercze). Każdy z tych przyrządów musi mieć własne połączenie z kotłem.

Wodoskazy i kurki probiercze mogą być umieszczone na wspólnym kadłubie, łączącym się z przestrzeniami wodną i parową króćcami o przekroju nie mniejszym niż 60 cm.^{2} każdy. Szkło wodoskazowe powinno mieć kurek spustowy.

2. Dolny kurek probierczy powinien być umieszczony na wysokości linji wodnej (§ 5), najniższy zaś punkt widoczny szkła wodoskazowego powinien przypadać poniżej linji wodnej nie więcej niż na 70 mm.

3. Kocioł powinien być zaopatrzony we wskaźnik najniższego dozwolonego poziomu wody w kotle (linja wodna § 5). Taki wskaźnik winien się znajdować obok lub za szkłem każdego wodoskazu i mieć napis: „najniższy poziom wody".

4. Na ścianie kotła, do której są przytwierdzone wodoskazy, powinna być trwale przytwierdzona tablica z kresą i napisem: „podniebienie paleniska". Kresa powinna znajdować się ściśle na poziomie najwyższego zwilżanego wodą punktu ścianki paleniska i ma służyć do sprawdzania prawidłowości ustawienia wskaźnika najniższego dozwolonego poziomu wody.

5. Kurki szkła wodoskazowego i probiercze powinny być tak urządzone, żeby je można było w czasie pracy kotła przetykać drutem w kierunku prostym. Otwory w czopach (stożkach) kurkowych powinny być tak sporządzone, aby przelot nie zmniejszał się wraz z wytarciem się kurka.

6. Rurki szkła wodoskazowego winny być zaopatrzone w przejrzyste osłony na wypadek pęknięcia. Wodoskazy ze szkłem płaskiem osłon tych nie potrzebują.

7. Kurki szkła wodoskazowego winny być tak urządzone, ażeby w razie pęknięcia szkła wytrysk wody był automatycznie zatrzymany, albo

ażeby mógł być zatamowanym szybko przez obsługę kotła i bez narażenia jej na oparzenia.

8. Wodoskazy powinny być dobrze oświetlone.

Przyrządy zasilające.

§ 10. 1. Kocioł powinien mieć conajmniej dwa przyrządy zasilające, z których każdy z osobna mógłby wystarczać do podtrzymywania normalnego stanu wody nawet przy najbardziej wytężonej pracy kotła.

2. Przynajmniej jeden z przyrządów zasilających powinien być zdatny do zasilania kotła również w czasie postoju parowozu lub wagonu.

3. Pompa ręczna, jako jeden z przyrządów zasilających, może mieć zastosowanie tylko przy kotłach, dla których iloczyn z powierzchni ogrzewalnej w m^2 i nadprężności dozwolonej w atm. nie przekracza 100.

4. Przewód tłoczący powinien być połączony z kotłem zaworem zwykłym i zaworem zwrotnym, zamykanym samoczynnie prężnością pary w kotle, bez względu na to, czy zawór zwrotny może być zamykany z zewnątrz, czy nie. Połączenie to powinno być wykonane w ten sposób, iżby bezpośrednio z kotłem lub z króćcem na nim umieszczonym łączył się zawór zwykły, bezpośrednio zaś z nim zawór zwrotny.

Korki ochronne (łatwo-topliwe).

§ 11. Kotły z paleniskiem wewnętrznem powinny mieć wkręcony ze strony ognia, w ściankę paleniska, w miejscu najbardziej narażonem na obnażenie z wody, przynajmniej jeden korek ochronny (łatwotopliwy).

Zawory i kurki.

§ 12. 1. Kocioł powinien być połączony z przewodem dla pary zaworem lub zasuwą, umieszczoną jaknajbliżej kotła.

2. Kocioł powinien mieć przynajmniej jeden pewnie zamykający, odpowiednio zbudowany spustowy zawór, zasuwę lub kurek dławicowy, połączony z kotłem wprost lub możliwie najkrótszem złączem do całkowitego wypuszczenia wody z kotła. Zawór ten i jego połączenie powinny być ustawione w miejscu dogodnem i wolnem od gazów spalinowych.

Godło fabryczne i tabliczka kolejowa.

§ 13. 1. Kocioł parowy powinien mieć na ścianie czołowej, przytwierdzone na stałe, godło fabryczne, t. j. fabryczną tabliczkę metalową z trwałemi napisami, podającemi: a) nazwę i siedzibę zakładu, który kocioł zbudował, b) № fabryczny kotła, c) rok budowy kotła, d) nadprężność pary, dla jakiej kocioł jest zbudowany, w atm. i e) kreskę oznaczającą podniebienie paleniska. Tabliczka powinna być przymocowana do kotła dwoma wkrętami miedzianemi z wpuszczonemi, spiłowanemi na gładko główkami i o średnicy przynajmniej 12 mm.

Wymaganie posiadania godła nie stosuje się do kotłów, które go nie miały w dniu ogłoszenia niniejszych przepisów.

2. Prócz powyższego godła każdy kocioł winien mieć na ściance czołowej lub na jej otulinie, w wyjątkowych zaś wypadkach w innem miejscu, przytwierdzoną kolejową tabliczkę metalową z trwałemi napisami podającemi: a) nazwę właściciela, b) numer kotła kolejowy (urzędowy), c) dozwoloną nadprężność pary w atmosferach i d) datę ostatniej próby wodnej, wykonanej w połączeniu z rewizją wewnętrzną.

III. Pomieszczenie na kotły ustawione w wagonach kolejowych.

§ 14. Przedział na pomieszczenie kotła parowego w wagonie powinien odpowiadać wymaganiom następującym:

a) powinien być na tyle przestronny, żeby go można było należycie doglądać i swobodnie w nim działać wszystkiemi przyrządami i narzędziami do obsługi;

b) drzwi przedziału powinny być zasuwane lub otwierane nazewnątrz;

c) podłoga, ściany i sufit przedziału powinny być pokryte z wewnątrz, materjałem ogniotrwałym, kocioł powinien stać na płycie żelaznej; jeśli kocioł znajduje się na tyle blisko od którejkolwiek ze ścian przedziału, że możliwe jest jej nagrzewanie się, wówczas pomiędzy nią a kotłem powinna stać zasłona z materjału ogniotrwałego przez całą wysokość kotła, odległa najmniej 25 mm. od ściany przedziału, z wolną dla przewiewu powietrza przestrzenią pomiędzy nią a ścianą;

d) komin kotła w miejscu, gdzie przechodzi przez dach lub ścianę wagonu, powinien być dostatecznie izolowanym od części drewnianych, przy użyciu do tego materjałów ogniotrwałych; urządzenie to powinno być łatwo rozbieralne, celem ułatwienia rewizji.

IV. Urzędowy dozór nad kotłami.

§ 15. 1. Urzędowy dozór nad kotłami parowozowemi oraz ustawianemi w wagonach kolejowych polega:

a) na udzielaniu pozwoleń na używanie kotłów parowozowych oraz na ustawianie i używanie kotłów ustawianych w wagonach;

b) na odbiorze kotłów nowych;

c) na sprawdzaniu stanu kotłów co do ich bezpieczeństwa w pracy przez wykonywanie rewizji oraz prób wodnych i

d) na przestrzeganiu zachowywania przez użytkujących kotły i przez ich obsługę wydanych co do tego przepisów.

2. Urzędowy dozór nad kotłami sprawują:

a) czynności wymienione pod a) w p. 1 § 15-go: na kolejach państwowych — Prezesi Dyrekcji, którzy mogą się w tem wyręczać Dyrektorami Wydziałów Mechanicznych, na kolejach zaś prywatnych użyteczności publicznej — osoby upoważnione do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych;

b) czynności wymienione pod b) w p. 1 § 15, osoby wyznaczone do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych;

c) czynności wymienione pod c) w p. 1 § 15 — na kolejach państwowych — Dyrektor Wydziału Mechanicznego, lub wyznaczeni przez tegoż Dyrektora pracownicy Wydziału Mechanicznego, po nadaniu im prawa do tego przez Prezesa Dyrekcji, na kolejach zaś prywatnych — osoby upoważnione do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych i

d) co do czynności wymienionych pod d) w p. 1 § 15, niezależnie od zwierzchniego nadzoru nad zachowywaniem przepisów o kotłach, który sprawuje Ministerstwo Kolei Żelaznych przez swoich delegatów, obowiązek przestrzegania zachowywania przez użytkujących kotły i obsługę odnośnych przepisów leży na pracownikach kolejowych w granicach wydanych dla nich instrukcji. Od-

powiedzialnymi za wykonywanie rewizji i prób wodnych kotłów w terminach przepisanych, niezależnie od osób upoważnionych do wykonywania tych rewizji i prób, są Dyrektorzy Wydziałów Mechanicznych, na kolejach zaś prywatnych użyteczności publicznej — zarządzający Wydziałami Mechanicznemi.

Urzędowy dozór nad kotłami zasadniczo powinien być powierzanym osobom z wyższem wykształceniem technicznem. Wszelkie odstępstwa od tej zasady wymagają zatwierdzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Pozwolenie na ustawianie i używanie kotłów.

§ 16. 1. Udzielenie pozwolenia na używanie kotłów wymagane jest dla kotłów, które przed ogłoszeniem przepisów niniejszych nie były jeszcze w użyciu na kolejach Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Pozwolenie na ustawienie kotła w wagonie kolejowym powinno być wznawianem każdorazowo przy zmianie wagonu, lub przy zmianie ustawienia kotła w wagonie.

3. Zezwolenie na używanie kotłów parowozowych i używanie i ustawianie kotłów w wagonach kolejowych wydaje właściwa władza na mocy:

a) danych o celu, do jakiego ma kocioł służyć,
b) opisu i zatwierdzonego przez M. K. Ż. rysunku kotła (§ 17).
c) rysunku ustawienia kotła w wagonie (§ 17) i
d) protokółu technicznego odbioru kotła (§ 17).

V. Odbiór kotłów.

§ 17. 1. Kotły, które przed ogłoszeniem przepisów niniejszych nie były jeszcze w użyciu na kolejach Rzeczypospolitej Polskiej, podlegają odbiorowi technicznemu przez osoby wyznaczone do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Odbiór techniczny polega:

a) na sprawdzeniu ustroju kotła i jego wymiarów, grubości blach, uzbrojenia, rodzaju użytego do budowy kotła materjału, wogóle zgodności budowy kotła z obowiązującemi przepisami, zatwierdzonemi rysunkami i opisami,
b) na wykonaniu wewnętrznej rewizji kotła i
c) na wypróbowaniu kotła ciśnieniem wodnem.

Na dowód odbioru kotła rewident wybija cechę na główkach wkrętek godła.

2. Odbiór kotła rewident stwierdza protokółem podług wzoru ustalonego przez M. K. Ż.

W razie zbudowania kotła zagranicą wystarcza protokół rewizji wewnętrznej, wykonanej przez odnośny urząd zagraniczny z tem zastrzeżeniem, że własnoręczność podpisu tego urzędu będzie poświadczona przez odnośne przedstawicielstwo polskie zagranicą. Protokół ten winien być dołączony do protokółu odbioru technicznego.

3. Opis kotła powinien zawierać: a) nazwę firmy, która kocioł zbudowała, b) Nr fabryczny kotła, c) rok zbudowania kotła, d) rodzaj materjałów użytych na poszczególne części kotła, e) dozwoloną nadprężność pary, dla jakiej kocioł jest zbudowany f) rodzaj, liczbę i wydajność przyrządów zasilających, g) rodzaj i liczbę przyrządów spustowych, h) rodzaj i liczbę przyrządów wodoskazowych, i) rodzaj, liczbę i prześwit pod grzybkiem zaworów bezpieczenstwa, j) wysokość linji wodnej w zależności od pewnego

stałego punktu kotła, k) wielkości wymiary powierzchni ogrzewalnej, l) wielkość i wymiary powierzchni rusztu, m) szczególne urządzenia kotła i n) rodzaj, pochodzenie i wyniki prób materjałów zastosowanych do budowy kotła.

4. Rysunek kotła powinien zawierać: a) szczegóły i wymiary potrzebne do sprawdzenia wytrzymałości i powierzchni ogrzewalnej kotła i b) wymiary potrzebne do określenia linji wodnej. Rysunek powinien być wykonany w wymiarce niemniejszej niż 1 : 20. Wymiarka powinna być wskazaną na rysunku.

5. Rysunek ustawienia kotła w wagonie powinien być wykonany w planie i przekroju oraz wskazywać: miejsce ustawienia kotła, ściany, dach, podłogę wagonu, oraz rozmieszczenie drzwi i okien. Rysunek powinien być wykonanym w wymiarce niemniejszej niż 1 : 20. Wymiarka powinna być wskazaną na rysunku.

6. Opis i rysunek kotła powinny być podpisane przez fabrykę, która kocioł zbudowała, i odbiorcę wyznaczonego przez odnośne władze do sprawdzenia budowy kotła, który poświadcza, że kocioł odpowiada wszystkim przepisom obowiązującym. Plan ustawienia kotła powinien być podpisanym przez rewidenta.

VI. Rewizje i próby wodne kotłów.

§ 18. Kocioł nie może być użytym bez uprzedniej rewizji i wypróbowania ciśnieniem wodnem przez organ dozoru nad kotłami.

§ 19. 1. Kotły, znajdujące się w użyciu, podlegają w określonych terminach sprawdzaniu co do zdatności do dalszej pracy. Sprawdzanie bywa dwojakie: rewizja zewnętrzna i rewizja wewnętrzna, połączona z próbą wodną.

2. Rewizja zewnętrzna polega na zbadaniu kotła w stanie zimnym. Przed rewizją należy opróżnić kocioł z wody, otworzyć wyczystki, usunąć sklepienie w palenisku i ruszty, zdjąć otulinę ze zbiorników pary dla przepustnicy i zaworów bezpieczeństwa, odchylić otulinę w tylnej części paleniska i oczyścić kocioł z kamienia, sadzy i popiołu.

O ile zachodzi podejrzenie nieszczelności lub usterek pod otuliną na innej części kotła, lub pod częściami popielnika, to i tam należy otulinę zdjąć lub odchylić, lub zdjąć popielnik, celem umożliwienia należytego badania.

Przy rewizji należy: obejrzeć dokładnie osprzęt kotła i wszystkie dostępne i widoczne wewnątrz i zewnątrz części kotła, w celu ujawnienia pęknięć, wyżarć, przerdzawień, zerwań zespórek i wiązań, wzdęć ścian i podniebienia paleniska, zażycia płomieniówek, oraz określenia niezbędnych napraw. Po dokonaniu napraw należy je sprawdzić.

Gdyby rewizja powyższa wykazała, że stan kotła wymaga bardziej szczegółowego zbadania jego, to wówczas należy dokonać rewizji wewnętrznej.

3. Rewizja wewnętrzna ma na celu dokładne zbadanie stanu blach kotła, ich połączeń, wzmocnień, wiązań, rur wodnych, przewodów zasilających, zaworów bezpieczeństwa, wodowskazów i wogóle wszystkich części kotła i urządzeń związanych z kotłem, wszelkich uszkodzeń blach, szwów i t. p. oraz wszystkich wad ukrytych, niewidocznych podczas pracy kotła i przy rewizji zewnętrznej.

Przed wewnętrzną rewizją kotłów należy: wyjąć płomieniówki, zdjąć otulinę kotła, ściany kotła starannie oczyścić wewnątrz z kamienia i zewnątrz z sadzy, kanały zaś z sadzy i popiołu,

Jeżeli stan kotła po dokonanych naprawach nie zapewnia bezpiecznej jego pracy do czasu normalnego terminu następnej rewizji wewnętrznej, rewidujący może wyznaczyć termin następnej rewizji kotła odpowiednio krótszy.

4. Próba wodna polega na poddaniu kotła ciśnieniu wodnemu większemu od dozwolonej nadprężności pary, mianowicie: a) kotły używane przy nadprężności pary do 10 atm.—ciśnieniu wodnemu $1^{1}/_{2}$ razy większemu od niej, przewyżka ta winna wynosić najmniej 1 atm. i b) kotły używane przy nadprężności pary wyższej — ciśnieniu wodnemu o 5 atm. od niej wyższemu.

W ciągu całego czasu trwania próby ścianki kotła powinny ją wytrzymać bez wykazania nieszczelności; należy je uważać za nieszczelne, jeżeli woda przenika w postaci innej, niż drobne krople rosy. Kocioł przy próbie wodnej nie powinien uledz odkształceniom stałym.

Przy próbie wodnej należy sprawdzić zapomocą manometru kontrolującego: manometr kotła i prawidłowość naciążenia zaworów bezpieczeństwa.

§ 20. 1. Kotły parowozowe podlegają rewizji zewnętrznej przynajmniej co 2 lata, kotły ustawiane w wagonach kolejowych — przynajmniej co rok.

2. Kocioł podlega rewizji wewnętrznej połączonej z próbą wodną:

a) pierwszy raz bezpośrednio po zbudowaniu kotła, przed uruchomieniem,

b) po upływie najwyżej 6-ciu lat od daty próby wodnej wykonanej przy ostatniej rewizji wewnętrznej, i

c) po każdej większej naprawie, mianowicie: jeśli kocioł w celu naprawy został zdjęty z miejsca, lub jeśli wymieniono albo zdjęto więcej niż $^{1}/_{20}$ część ścian kotła. Do ścian tych nie zaliczają się płomieniówki i płomienice o średnicy zewnętrznej mniejszej niż 150 mm.

VII. Książka kotłowa.

§ 21. Każdy kocioł powiniem mieć urzędową książkę według wzoru ustalonego przez M. K. Ż., zawierającą upoważnienie do używania kotła, oraz opis kotła i jego osprzętu, podpisane przez osobę upoważnioną do wydawania zezwolenia na używanie kotła. Do książki powinien być wszyty pod pieczęcią rysunek kotła i ponadto, dla kotła wagonowego, rysunek ustawienia kotła w wagonie. Do książki należy zapisywać wyniki rewizji i prób wodnych, dokonane naprawy, szkice łat, zmiany kostrukcji i blach, oraz terminy rewizji następnych.

VIII. Obsługa kotłów.

§ 22. Do obsługi kotłów wyznacza się pracowników w wieku nie niżej lat 18, trzeźwych, pewnych i z pracą przy kotle obznajmionych, po złożeniu przewidzianego dla nich egzaminu.

IX. Odpowiedzialność

§ 23. Winny niezachowania przepisów niniejszych lub rozporządzeń właściwych, odpowiada według odnośnych artykułów obowiązującego prawa ogólnego i regulaminu kolejowego.

X. Wybuch kotła.

§ 24. W razie wybuchu kotła, zarządzający kotłem winien o wybuchu niezwłocznie zawiadomić osoby i urzędy wymienione w ogólnych przepisach kolejowych o wypadkach nieszczęśliwych na kolejach. Do czasu sporządzenia przewidzianego przez przepisy protokółu, uszkodzone przy wybuchu budynki lub urządzenia nie powinny być naprawiane, zaś zrujnowane części kotła powinny leżeć na swoich miejscach nienaruszone, z wyjątkiem wypadków, kiedy ich usunięcie jest konieczne w celu ratowania ludzi, zapobiegnięcia dalszym skutkom wybuchu, lub przywrócenia komunikacji na drodze publicznej.

XI. Termin wejścia w życie przepisów niniejszych.

§ 25. Przepisy niniejsze wchodzą w życie na całym obszarze Państwa Polskiego z dniem ich ogłoszenia. Jednocześnie tracą moc obowiązującą odnośne przepisy dotychczasowe z tym wyjątkiem, że pierwsze po ogłoszeniu przepisów niniejszych rewizje kotłów, będących obecnie w użyciu, powinny być dokonane nie później, niż w terminach, jakie dla nich przypadną według odnośnych przepisów i ustaw stosowanych do kotła przed ogłoszeniem przepisów niniejszych.

Minister:
(—) *Zagórny-Marynowski*

ZAWIADOMIENIA.

ZMIANY OSOBOWE
w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Mianowania:

Minister Kolei Żelaznych przeniósł w porozumieniu z Głownym Urzędem Walki z Lichwą:

Rozporządzeniem z dnia 3 marca 1922 r.

Dąbrowskiego Romana, radcę ministerjalnego w Vb stopniu służbowym urzędników państwowych w Głównym Urzędzie Walki z Lichwą — w tym samym charakterze i stopniu służbowym do Departamentu Administracyjnego.
L. Pr. 1052/21.

Minister Kolei Żelaznych przeniósł do stałej służby w Ministerstwie Kolei Żelaznych:

Rozporządzeniem z dnia 3 marca 1922 r.

Składzieja Wincentego, radcę P. K. P. w 4 stopniu służbowym pracowników kolejowym — w tym samym charakterze i stopniu służbowym — do Departamentu Administracyjnego.

Deskura Henryka, pom. Szefa kanc. P. K. P. w 4 stopniu służbowym pracowników kolejowych — w tym samym charakterze i stopniu służbowym — do Departamentu Administracyjnego.

Jurasińskiego Stanisława, st. rewidenta P. K. P. w 5 stopniu służbowym pracowników kolejowych — w tym samym charakterze i stopniu służbowym — do Departamentu Administracyjnego.
L. Pr. 772/22.

Minister Kolei Żelaznych przeniósł w porozumieniu z Ministerstwem b. Dzielnicy Pruskiej:

Rozporządzeniem z dnia 22 marca 1922 r.

Polskiego Tomasza, referenta w VII stopniu służbowym urzędników państwowych w Ministerstwie b. Dzielnicy Pruskiej — w tym samym charakterze i stopniu służbowym — do Departamentu Administracyjnego.
L. Pr. 1070/22.

Rozporządzeniem z dnia 29 marca 1922 r.

Jakubecką Janinę, urzędnika nieetatowego z poborami według X stopnia służbowego urzędników państwowych w Ministerstwie b. Dzielnicy Pruskiej — w tym samym charakterze i stopniu służbowym — do Departamentu Mechanicznego i Zasobów.

Jaśkiewicza Stefana, urzędnika nieetatowego z poborami według XI stopnia służbowego urzędników państwowych w Ministerstwie b. Dzielnicy Pruskiej — w tym samym charakterze i stopniu służbowym — do Departamentu Administracyjnego.
L. Pr. 1023/22.

Przeniesienia na emeryturę.

Minister Kolei Żelaznych przeniósł na emeryturę:

Rozporządzeniem z dnia 14 marca 1922 r.

D-ra Krasuskiego Kazimierza, st. referenta w Wydziale Sanitarnym — z dniem 1 kwietnia 1922 r.
L. Pr. 695/22.

Zwolnienia ze służby:

Minister Kolei Żelaznych zwolnił na podstawie art. 42 tymczasowych przepisów służbowych dla urzędników państwowych:

Kurtzównę Alicję, kancelistkę w Departamenie Administracyjnym.
L. Pr. 768/22.

Przeniesienia na emeryturę:

w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie

z dniem 1 czerwca 1922 r.:

1) Wojno Adama, Pom. Zarządz. W-łu Aprow. Dyrekcji,
2) Sąchockiego Władysława, Rewizora W-łu Dochodów,
3) Winawera Adama, Pom. Nacz. Działu I kl. W-łu Dochodów,
4) Kraczkiewicza Franciszka, Rewizora W-łu Dochodów,
5) Długosza Feliksa, Nacz. Działu I kl. W-łu Finansowego,
6) Inż. Białobrzeskiego Edwarda, Inspektora W-łu Drogowego,
7) Inż. Rudolińskiego Józefa, Pom. Nacz. Działu I kl. W-łu Drogowego,
8) Straszyńskiego Stanisława, St. Inżyniera W-łu Drogowego,

9) Kobierzyckiego Maurycego, Inspektora W-łu Ruchu,
10) Sawickiego Franciszka, Rewizora W-łu Ruchu,
11) Orłowskiego Józefa, Rewizora W-łu Ruchu,
12) Mroczkowskiego Władysława, Pom. Inspektora W-łu. Ruchu,
13) Januszewskiego Edwarda, Pom. Nacz. Dz. Towar. W-łu Ruchu,
14) Inż. Sosnowskiego Walerjana, Komisarza do nadz. nad robot. W-łu Mechanicznego,
15) Inż. Winnickiego Jakóba, Komisarza do nadz. nad robot. W-łu Mechanicznego,
16) Drozdowicza Jana, Zawiad. warszt. w Pruszkowie W-łu Mechanicznego,
17) Grafczyńskiego Klemensa, Zaw. warszt. Praga W-łu Mechanicznego,
18) Zakaszewskiego Apolinarego, Zaw. warszt. Warszawa-Wschodnia W-łu Mechanicznego,
19) Balcerskiego Franciszka, St. Kontrolera W-łu Elektrotechnicznego,
20) Harnisza Wojciecha, St. Kontrolera W-łu Elektrotechnicznego,
21) Włodarskiego Stanisława, Nacz. III Odc. W-łu Elektrotechnicznego,
22) Inż. Brzozowskiego Bronisława, Inspektora W-łu Zasobów,
23) Zagrzejewskiego Walerego, Kontrolera W-łu Przewozowo-Taryfowego.

L. T. 330/22.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 17489

[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
